

Time kommune

Sendes per e-post: post@time.kommune.no

HØRINGSUTTALELSE – OPPSTART STRATEGISK PLANPROGRAM KVERNELAND-FRØYLAND-KALBERG

Kort om erfaringer hittil

Time kommune sitt hastverk med å tilrettelegge for storskala datasenter og batterifabrikk tilsidesetter en betydelig premiss til en fersk kommuneplan om en formell områdereguleringsplan, der det bl.a. skulle gjennomføres konsekvensutredning. Dette viser nok en gang kommunens usedvanlig dårlige holdning til faglig arbeid.

Politikerne som skal ta beslutninger er langt på vei prisgitt administrasjonens saksforberedende arbeid og saksfremlegg. Etter deltakelser på åpent grunneiermøte og folkemøte, kontakt med politikere og spørsmål til kommuneadministrasjon i prosessen med den nylig vedtatte kommuneplanen, opplever jeg at det er sannsynlig at det er et uheldig samarbeid mellom administrasjon, politikere og private utbyggerinteresser. Dette oppfatter jeg som tettere bånd enn det regelverket for et fungerende demokrati og saksforberedende arbeid har som forutsetning.

Når det erfares at privat næringsinteresse blir så til de grader prioritert i arbeidet med kommuneplanen, og at dette fortsetter på samme vis i det etterfølgende planarbeidet, er det helhetlige inntrykket at dette er uforsvarlig arealplanlegging og bryter med de hensyn som forplikter i plan- og bygningsloven.

Det er et faktum at det ikke gis rom for reell medvirkning for andre interessenter enn den private utbyggerinteressenten – nå representert med et nystiftet aksjeselskap med en ansatt. Det store mangfoldet av innbyggere og grunneiere i det berørte området som stiller spørsmål og gir innspill har hittil blitt møtt med fullstendig avvisning.

Det er grunn til å mistenke at det pågår et «strategisk spill» i denne saken, der arbeidsmålet er å gjøre ting enklest mulig og raskest mulig. Det ble bl.a. gitt tydelige innspill fra meg og andre at kommuneplanens forslag til ny bruk av LNF-arealer til omkjøringsvei ikke var tilstrekkelig konsekvensutredet opp mot dagens situasjon, samt at alternative traséer måtte vurderes. Dette ble gang på gang avvist av kommuneadministrasjonen, og det ble henvist til at det skulle utredes videre i forbindelse med områdereguleringsplanen. Tilleggsvedtaket som ble gjort i den politiske sluttbehandlingen av kommuneplanen om at alternative traséer for omkjøringsvei skulle utredes, gav et visst halmstrå av håp om at etterfølgende områdereguleringsplan skulle ha en høyere kvalitet enn kommuneplanen.

Det var derfor en stor overraskelse at kommuneadministrasjonen bare noen uker etter kommuneplanvedtaket var i gang med noe annet enn områdereguleringsplan. I løpet av sommeren har kommuneadministrasjonen blitt gjort kjent med at det er noe som heter «strategisk planprogram» som kan gå raskere å utarbeide enn en områdereguleringsplan, fordi det ikke er formelle krav til innhold. Kommunens representant informerte i folkemøte den 7. desember 2021 at de ikke var kjent med denne planformen når kommuneplanen ble vedtatt.

Kommunedirektøren la frem et usedvanlig knapt og utydelig saksfremlegg for å få politisk vedtak på det arbeidet som nå er varslet om strategisk planprogram. Det var en spesiell opplevelse å høre hvor usikre politikerne var når de skulle behandle dette og den medfølgende avtalen om at det var dette aksjeselskapet med en ansatt som skulle utarbeide planen. Jeg oppfattet det som et rent lojalitetsvedtak på en forutbestemt sak.

Strategisk planprogram som verktøy for felles områdeplanlegging

Strategisk planprogram for som verktøy for felles områdeplanlegging henviser til hjemmel i plan- og bygningsloven, men det er allikevel kjent at dette per i dag er en type planlegging som er utenfor de formelle rammene som loven setter. Denne ikke-bindende arealplanleggingen er utviklet av kommuner selv, som en strategisk metode for sentrumsutvikling og bymessig utvikling, der man blant annet har behov i en tidlig fase å gjøre helhetlige vurderinger av sammenhenger i offentlige rom («VPOR»). Regjeringens høring i høst om lovendring av plan- og bygningsloven imøtekommer kritikk til mangler ved denne formen for områdeplanlegging, og setter derfor nå lovfestede rammer til dette. Bindende avtale om anleggsbidrag til rekkefølgekrav skal fortsatt fastsettes ifm. detaljreguleringsplan, slik som i dag.

Byene som hittil har benyttet strategisk planprogram har til en viss grad sammenlignbare behov som skal avklares. Oslo startet med dette, der også Bergen, Trondheim og Stavanger har sine varianter, som foreløpig er å regne som «pilot»-arbeid i sistnevnte kommuner. Felles for disse er at de har relevante referanser til hverandre innen byplanlegging. Det er ingen relevante referanser til de behov som det skal gjennomføres felles områdeplanlegging på Kverneland-Frøyland-Kalberg.

Det absurde med denne endringen til bruk av strategisk planprogram og tildeling av arbeidet til en utbyggerinteresse, er argumentene kommuneadministrasjonen fremsetter. Forklaring på det første valget er at planprosessen må gå raskt – som om at det er eneste hensynet som er nødvendig å prioritere i dette konfliktfylte området. Forklaringen på at et aksjeselskap med en ansatt får oppgaven med å utarbeide planen, er at kommunen selv ikke har kompetanse til å utarbeide en så kompleks felles arealplanlegging. Dette ble gjentatt på folkemøtet den 7. desember. Vi har et svakt demokrati i Time kommune, når dette er utfallet per i dag!

Kommunens manglende kjennskap til strategisk planprogram ifm. kommuneplanvedtak i juni vitner om en kommuneadministrasjon som er svært lite orientert om arealplanlegging i andre kommuner. Det er sannsynlig at det er en privat utbyggerinteresse som har tipset kommuneadministrasjonen, og da innfris dette ønsket med nærmest umiddelbar virkning.

Kommuneadministrasjonens representant informerte i folkemøte den 7. desember om at det ikke var utført felles områdeplanlegging med strategisk planprogram i regionen tidligere. Det er feil, og det er trist at det ikke engang er faglig interesse for å ta en referansesjekk med nærliggende kommuner når tipset kom inn om strategisk planprogram. Kommunedelplan Stavanger sentrum (vedtatt mars 2019) har en hensynssone for felles planlegging med strategisk planprogram i havnefronten. Det har pågått utarbeidelse av dette strategiske planprogrammet i mer enn 2,5 år, med varsel om planoppstart tidlig i 2020 og høring av planforslag høsten 2021.

Endringen fra verktøyet områdereguleringsplan til en strategisk metode for arealplanlegging vitner om manglende faglig forståelse for hva denne strategiske planleggingsformen er benyttet til. Den innfrir ikke behovene som er for Kverneland-Frøyland-Kalberg i denne fasen for arealplanlegging! Den innfrir kun på behovet private utbyggere har for at planleggingsarbeid skal gå fort! Samtidig er fremdriftsplanen som kommunen la frem i folkemøtet den 7. desember ekstremt kort i forhold til hensynet til det omfang som det er behov for å utrede på dette nivået. En periode for utarbeidelse

av planen på 4-5 måneder er hinsides mye kortere tid enn det som f.eks. er brukt på planprogrammet for Østre havn i Stavanger. Det er urealistisk å oppnå behovet for kvalitet med den korte planleggingsperioden som Time kommune legger opp til. Igjen er dette en uforsvarlig arealplanlegging fra Time kommune sin side, og kun tilrettelagt for å innfri behov til en privat utbygger.

Eksempler på faglige mangler og usikkerhet i saksforberedende arbeid

Kommunen må vise en særskilt aktsomhetsforståelse til de grunnleggende forpliktelser som følger i plan- og bygningsloven om arealplanleggings virkning på miljø og samfunn for dette området som har så høyt konfliktnivå, der det både blir direkte og indirekte virkninger av arealinngrepene som griper inn i et mangfold av temaer. Dette var for svakt utredet ifm. kommuneplanen sett opp mot konfliktnivået, og nå anser kommunen det som unødvendig å gå noe særlig mer i dybden i prosessen for felles områdeplanlegging.

Det synes ikke som at kommunen tar tilstrekkelig inn over seg at arealene som man planlegger å gjøre inngrep i er en del av et stort sammenhengende LNF-areal, der noen delområder som blir berørt vil få en sterk negativ konsekvens, samtidig som helheten av denne type LNF-areal har kompletterende nytteverdi. I tillegg til å ødelegge landbruksjord i drift ut over området det gjøres inngrep i, er det store negative konsekvenser for dyre- og fugleliv og naturverdier.

Konsekvensutredningen som ble laget i 2011 for arealer i hensynssonen for Fv.505 Omkjøringsveg Kvernaland har mangler i datagrunnlag når det gjelder dyre- og fugleliv og naturverdier. Utredningen er samtidig basert på en stor boligutbygging som skulle ligge inntil veien, og utredningsgrunnlaget er derfor ikke det samme i dag som for 10-11 år siden.

Det store omfanget av grunneiere og innbyggere som forsøkte å medvirke til å få kommunens forståelse for behovet for høyere kvalitet på utredningsarbeidet fikk ingen støtte. Konsulentrapport innhentet av Vern Kvernaland ble ignorert. Min opplevelse av temaet om konsekvensutredning er at kommunen på forhånd hadde bestemt seg for å ikke gå inn i dette, sannsynligvis for å unngå å få frem utfordringer som kunne hindre en forutbestemt støtte til private utbyggerinteresser.

I tillegg til endrede forhold til arealer som kommunen planlegger inngrep i, så har det etter forrige konsekvensutredning kommet oppdatert regelverk med ny forskrift om konsekvensutredninger i 2017 og ny veileder fra Regjeringen. Time kommune ignorerer samtidig strengere nasjonale føringer til bevaring av landbruksjord, og driver hykleri med egne målsetninger innen samme område. Det er en kjent sak at kommunens egen fagsjef for landbruk ikke ble involvert slik man kunne forvente i prosessen med kommuneplanen, og det er sannsynlig at det gjelder også for prosessen med denne nye retningen som felles områdeplanlegging har tatt.

Kommunen bryr seg heller ikke om informasjon i rapporten de selv innhentet fra Norconsult i 2020, der det opplyses om at selv om Fv.505 Omkjøringsveg Kvernaland bygges, vil ikke trafikken på lokale veier gå særlig ned, fordi traséen vurderes som en omvei.

Kommuneadministrasjonen bryr seg ikke om å legge noe arbeid ned i å innfri det politiske vedtaket i juni om at alternative traséer skulle vurderes for omkjøringsveien. Dette avfeies igjen av kommunens representant på direkte spørsmål i folkemøtet 7. desember. Omkjøringsveien er plassert som hensynssone i Interkommunal kommunedelplan for Bybåndet sør («IKDP-BBS») i denne korridoren av helt andre grunner enn det som gjelder i dag. Time kommune foreslo selv plasseringen av hensynssonen til det interkommunale samarbeidet, det var ikke fylkeskommunen eller de to øvrige kommunene. Time kommune ville utnytte muligheten til å koble veien til tverrforbindelsen Foss-Eikeland til E39 Bråstein, en kobling som for lenge siden er tatt ut av fylkesvei-planleggingen.

Det er ikke utredet alternative traséer for en omkjøringsvei, annet enn en marginal korridor i akkurat dette feltet som nå fortsatt er en hensynssone i kommuneplanen. Konsekvensutredningen som følger denne utredningen i 2011, er naturligvis gjort på et overordnet nivå, som del av en tidlig fase i en interkommunal plan. Ettersom hensynssonen allerede var inne i IKDP BBS, hadde innsigelsesmyndighetene begrenset verktøy for å mene noe om plasseringen i runden med kommuneplan for Time – representant fra fylkeskommunen har uttalt til meg at det ble ansett som et behov for Kvernaland at det bygges en omkjøringsvei, og at det er kommunen selv som må mene hvor denne skal plasseres. Kommunen vet at det ikke er fylkeskommunen eller Statsforvalteren som har ansvar for arealplanlegging i Time kommune. Det er kommunen selv som skal ivareta regelverket og alle hensyn som må tas, der innsigelsesmyndigheten har sine begrensede verktøy. Mitt klare inntrykk er at Time kommune ikke forstår denne rollen, og utøver et elendig faglig arbeid også i arealplanlegging av omkjøringsveien.

Rekkefølgekrav

Konsekvenser av de faglige manglene i arealplanleggingen vil også gjøre seg gjeldende med konsekvenser for kommuneøkonomien. Hjemmel for å kreve kostnadsbidrag til rekkefølgetiltak er allerede begrenset, og kommunens subjektive tolkning vil bli satt på prøve i tiden som kommer. Det er en kjent sak at kommuner kan strekke denne tolkningen vel lang, der det kan komme i grenseland av å være myndighetsmisbruk. Aksjeselskapet som Time kommune har inngått avtale med om utarbeidelse av strategisk planprogram, har ingen avtale med kommunen om hvor stor andel anleggsbidrag, eller størrelsen i kroner, som skal betales til de rekkefølgetiltak som vil være nødvendige for å få realisert kommuneplanen.

Med den nye Høyesterettsdommen om «Mortenrudsaken» av 04.05.21, der utbyggeres klage om urimelig krav til kostnadsdekning av en turvei som felles tiltak førte frem, vil få virkning på lignende saker. Kommende lovendring av plan- og bygningsloven om bl.a. private bidrag til offentlig infrastruktur skal skjerpe inn kommuners subjektive tolkninger.

Kommunen kan ikke i en handlingsplan til det strategiske planprogrammet, ved tinglysing på eiendommer eller i utbyggingsavtaler pålegge utbyggere kostnadsbidrag til rekkefølgekrav som går ut over lovens rammer. Bindende avtale om kostnadsbidrag til rekkefølgekrav kan med lovhjemmel inngås ifm. detaljregulering. Det vil innenfor planområdet for strategisk planprogram være flere detaljreguleringsplaner som utarbeides over en lengre tidsperiode – utbyggere har gitt uttrykk for en utbyggingsperiode på 10 til 20 år. Kostnadsbidrag eller fysiske bidrag kan ikke kreves innfridd før det vedtas igangsettingstillatelse av et tiltak, det vil si når utbygger selv tar initiativ til å realisere reguleringsplanen, eller deler av den. Utbygger styrer dermed tidspunktet for når forpliktelsen skal innfris.

Denne «sikkerheten» som kommunen uttrykker om finansiering og tinglysing gir ingen trygghet for den faktiske realiseringen og hvem som til slutt skal betale for rekkefølgekrav til vei og andre infrastrukturtiltak. Kommende lovendring om felles områdeplanlegging skal legge til rette for å unngå «gratispassasjerer», slik at kostnader til felles infrastruktur blir fordelt i området – allikevel vil det være en risiko for at samlede planlagte tiltak ikke iverksettes. Dette aksjeselskapet som Time kommune nå gir både planleggingsmakt og tiltro til betalingsevne for infrastrukturtiltak er en «fugl på taket» i så måte, et selskap uten substans til å kunne være den tryggheten som kommunen gir uttrykk for. Rekkefølgekravene har så høye kostnader at man må se full utbygging i lys av betalingsevne for anleggsbidrag.

Det ser ut til at lovendring knyttet til felles områdeplanlegging vil gi kommunen mulighet til å forskuttere finansiering av store infrastrukturtiltak og/eller inngå avtale med utbygger om forskuttering. Finansieringsevne er en side av saken, den andre siden er hvem som til slutt betaler.

Det er strenge regler for hva og hvordan man kan tinglyse servitutter og pengeheftelser på eiendommer. Med kommunens hittil manglende faglige kartlegging, er det grunn til å tro at kommuneadministrasjonen i sitt saksforberedende arbeid heller ikke på dette området har undersøkt hva lovhjemmel på området tillater. Det betyr at det også her er en fare for at man legger opp til villedende demokratiske prosesser, og at det gjøres politiske vedtak på manglende faglig grunnlag.

I tillegg til rammer for felles områdeplanlegging, skal kommende lovendring innskrenke kommunens tolkningsfrihet til utbyggingstiltakenes virkning på behov for nye infrastrukturtiltak. Det vil si at kommunen ikke kan pålegge tiltaket mer kostnader enn den merbelastning eller det nyskapte behovet for infrastruktur som tiltaket medfører. Denne innstramningen får f.eks. konsekvens for privat bidrag til omkjøringsveien. Selv om omkjøringsveien har en funksjon som tilførselsvei til utbyggingsområdene, er det sannsynlig at man med lovhjemmel kan hevde at utbyggingsområdenes faktiske belastning på denne nye delen av Fv. 505 er en liten andel. Det er derfor en stor risiko for at utbyggere vil snu seg rundt og kreve reduksjon i betalingsforpliktelse, når dette med lovhjemmel skal vedtas i detaljreguleringsplaner. En utbygger vil naturligvis forholde seg til at man ikke skal betale mer enn det som det til enhver tid er ramme for hva en utbyggingsavtale lovlig kan inneholde. Da kan utbygger lovlig snu rundt på en tidligere inngått samarbeids-/intensjonsavtale med kommunen, og klage til Statsforvalteren, som har myndighet til å overprøve kommunens krav om kostnadsbidrag til infrastrukturtiltak fra utbygger. Den kommende lovendringen strammer inn både kravet til tolkning av den direkte tilknytningen utbyggingstiltaket har til infrastrukturen og nødvendigheten det har til tiltaket. Den forholdsmessige andelen som utbyggingstiltaket i så tilfelle skal dekke, blir det også stilt strengere krav til å begrunne – det enkelte utbyggingstiltak skal ikke betale mer enn den faktiske påkjenningen/nyskapte virkningen.

For at et strategisk planprogram/felles områdeplanlegging skal kunne ha den funksjonen som det er tiltenkt – og som Time kommune legger opp til med opplegg for finansieringsavtale – er det behov for å ha et grundig forhold til å gjøre de riktige valgene for infrastrukturtiltak og kostnadsberegning av disse. Kommunen har vist en fullstendig likegyldighet i prosessen med kommuneplanen å kartlegge om hensynssonen for omkjøringsveg som var lagt inn i IKDP BBS er en trasé som har størst samfunnsmessig nytte, og en trasé som er vurdert med oppdaterte kalkyler i 2021-tall for ulike alternativer.

Representant fra kommuneadministrasjonen gjentok denne likegyldigheten i folkemøtet den 7. desember, der det ble informert om at det å kalkulere veien ikke var noe som «hørte til» kommuneplanprosessen. I saksunderlaget til endelig behandling av kommuneplanen i juni, holder kommunedirektøren fortsatt fast på de kr 500 millioner i kalkyleanslag for omkjøringsveien, til tross for den store oppmerksomheten dette har fått fra innbyggere og grunneiere om at dette må være feil. Jeg fikk i 2018 en rapport som Time og Klepp kommuner fikk utarbeidet for å teste ut nivået på kr 500 millioner, som jeg tar opp i min høringsuttalelse til kommuneplanen. Det er et faktum at den hensynssonen for veg-trasé som er lagt inn i kommuneplanen, er om lag 1,5 kilometer lengre enn den som av Statens vegvesen ble priset til ca kr 500 millioner i 2018. Den veien ble også priset til andre forutsetninger, og det er sannsynlig at de endrede premisser nåværende kommuneplan legger opp til er en dyrere vei. I tillegg kommer ordinær prisstigning for perioden.

Jeg har ifm. kommuneplanprosessen forsøkt å få svar fra kommuneadministrasjonen på temaer om trasévurderinger og kalkyle av omkjøringsveien, men som tidligere nevnt, imøtekommes det med en likegyldig holdning. Det medførte at jeg selv har måttet kontakte både fylkeskommunen og konsulenten som hadde oppdrag knyttet til omkjøringsveien ifm. IKDP BBS.

Konsekvens på egen gård og forståelse knyttet til lovlighet

Jeg stilte igjen spørsmål i folkemøtet den 7. desember om vurdering av alternative traséer for omkjøringsveien. Kommunens representant besvarte at det ikke var behov for å se mer på dette, og at kommunen på sikt ønsker å bygge ut til bolig på vestsiden av traséen. Kommunen er godt kjent med at vi som er grunneiere av dette vestlige området motsetter oss utbygging av landbruksjorden. Kommuneadministrasjonen tar ikke hensyn til at det er politisk vedtak på at langsiktig grense for landbruk er satt på vestsiden av vår eiendom, og at dette omtalte området der administrasjonen ønsker boligutbygging er på et LNF-areal som dermed ikke skal bebygges.

Kommunen er videre kjent med at traséen som nå planlegges tvers over garden vår på Frøyland vil ha terminerende effekt på driftsgrunnlaget for garden. Det betyr at det er store indirekte effekter på gjenværende landbruksjord, på samme måte som naturverdier – som kommunen totalt ignorerer og underkommuniserer. De gjør dette for å innfri private utbyggerinteresser. Kommunen praktiserer ikke engang reell medvirkning for en sterkt berørt grunneier med gardsdrift, som vitner om dårlig lovforståelse.

Jeg vil samtidig påstå at lovforståelsen utfordres på flere områder når det er inngått avtale, uten konkurranseutsetting, om at et aksjeselskap med en ansatt skal sørge for felles arealplanlegging av et område med flere utbyggere og svært høyt konfliktnivå både innen LNF og mellom interessenter.

Dette er et alvorlig problem, og utryggheten for oss som berørte grunneiere og innbyggere er desto større når dette også opplagt ikke oppfattes av politisk posisjon. Det er derfor ikke uten grunn at det er fremstilt lovlighetskontroll av både kommuneplanvedtaket og vedtaket om strategisk planprogram. Utfordringen er at lovlighetskontroll har sine begrensninger i saksbehandling, og denne uforsvarlige arealplanleggingen får gå sin gang.

Den mangelfulle arealplanleggingen i Time kommune medfører høy risiko for oss som grunneier av gardsbruk og for innbyggere. Vi må leve med usikre fremtidsutsikter i lang tid. Vi må leve med en lang midlertidighet med tungtransport på lokale veier som er overbelastet i dag, vel vitende om at trafikkbelastningen sannsynligvis ikke reduseres med tiden, dersom omkjøringsveien bygges i traséen det nå planlegges for. Et annet tema er en fremtidig dårlig kommuneøkonomi, som følge av betalingsforplikter som kommunen sitter igjen med for infrastrukturkostnader – dette må vi innbyggere også ta konsekvensen av.

Strategisk planprogram er ikke riktig verktøy for felles områdeplanlegging på Kverneland-Frøyland-Kalberg. Kommunen må gjennomføre områdereguleringsplan med nye konsekvensutredninger, og bruke tilstrekkelig tid på å vurdere alternative trasévalg for Fv.505 Omkjøringsveg Kverneland.

En fremleggelse av høring av strategisk planprogram må inneholde en kalkyle av infrastrukturtiltak og beskrivelse av hvordan kommunen ser for seg å fordele kostnadsbidrag for dette.

Hilsen
Hilde Frøyland
berørt grunneier

Fra: Jens Rune Thomassen <jrthomassen@yahoo.com>

Sendt: 06.12.2021 15:19:00

Til: Post@Time.kommune.no <Post@time.kommune.no>

Emne: Fw: Innspill - Varsel oppstart planprogram for området med krav om felles planlegging i området Orstad-Nord, Kalberg-Frøyland-Kvernaland, jf. KP 2018-2030 Arealdelen

Med vedlegg denne gang.

----- Forwarded Message -----

From: Jens Rune Thomassen <jrthomassen@yahoo.com>

To: "post@time.kommune.no" <post@time.kommune.no>

Cc: Karen Kverneland <karen.kverneland@gmail.com>; J.R Thomassen <jrthomassen@yahoo.com>

Sent: Monday, December 6, 2021, 03:17:35 PM GMT+1

Subject: Innspill - Varsel oppstart planprogram for området med krav om felles planlegging i området Orstad-Nord, Kalberg-Frøyland-Kvernaland, jf. KP 2018-2030 Arealdelen

Hei,

Ref varsel om oppstart planprogram for området med krav om felles planlegging i området Orstad-Nord, Kalberg-Frøyland-Kvernaland, jf. KP 2018-2030 Arealdelen datert 22 November 2021.

Legger ved innspill fra oss angående Frøyland/ BK5/BK6/BK3 og BK4, samt vår egen eiendom Frøylandsvegen 28, GNR 28 BNR 320 som vi gjerne vil ha definert i reguleringsplan/Arealformål som en eksisterende boligeiendom. Dette er også sendt til nevnte kontakter fra Time Kommune ref brev i anledning dialogmøte på Frøyland skule 7 Desember.

Kort oppsummert: Her må kommunen innse at en eksisterende boligeiendom som grenser til to store fremtidige utbygningsområder, neppe kan kalles LNFR (med skravering over). Grensen bør gå øst for grensegjerdet/steingarden rundt eiendommen vår, hvis det skal gi noen som helst mening å regulere BK3, BK5 og BK6 som fremtidig boligformål.

Mer om dette og annet i vedlagte brev. Vennligst merk at mye av dette er blitt sendt inn nylig ifm innspill til BK3, men da områdene er nært beslektet og henger sammen så er mesteparten relevant for samtlige.

Mvh

Jens Rune Thomassen
+47 99497281
Frøylandsvegen 28

Ref varsel oppstart planprogram for området med krav om felles planlegging i området Orstad-Nord, Kalberg-Frøyland-Kvernaland, jf. KP 2018-2030 Arealdelen Invitasjon til dialogmøte

Denne uttalen går til Time Kommune i anledning dialogmøte 7 Desember 2021.

Viser til varslingsbrev datert 22.11.2021 om at planoppstart blir iverksatt i Time Kommune for flere områder inkl BK5 på Kvernaland. Som mottaker av varslingsbrev og som eier av Frøylandsvegen 28, GNR 28 BNR 320 vi følgende innspill og kommentarer.

Fakta:

- Planområdet BK5 er i gjeldende kommuneplan for Time Kommune disponert som boligformål. Planområdet er i dag gjødslet beite. Her gjøres beiteområder i drift om til boligformål (markert i gult i kommuneplan).
- Vår eiendom, Frøylandsvegen 28, GNR 28 BNR 320, som grenser til dette planområdet er en boligeiendom, og har vært det siden sent på 1960 tallet. Time Kommune bes innstendig om å løfte blikket litt her og ta inn over seg hva som er i ferd med å skje.

Saken:

Frøylandsvegen 28, GNR 28 BNR 320 som er en boligeiendom med eksisterende bolighus som har vært godkjent som bolig i over 50 år, er markert som LNFR område med i tillegg en rød markering for hensyns-sone som vi forstår er pga mulig fremtidig omkjøringsvei i området. Se kart-utsnitt fra Kommuneplan som ble lansert i Juni 2021 nedenfor for referanse.

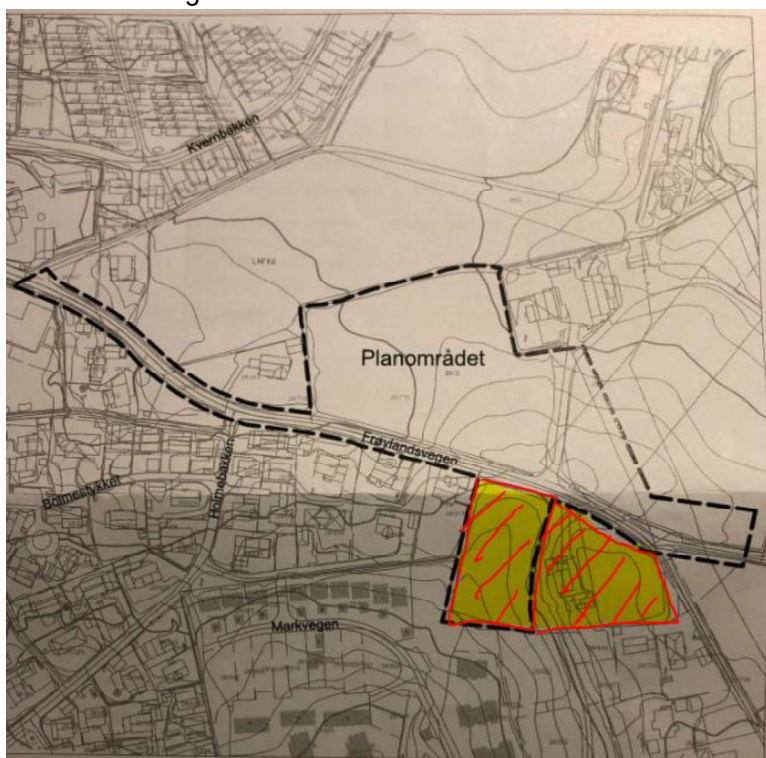


Her vil vi be Time Kommune om å vennligst fjerne LNFR markering som arealformål for Frøylandsvegen 28, GNR 28 BNR 320, da dette er en eksisterende boligeiendom og ikke LNFR område. Hvis BK3 og BK5 kan defineres som boligformål, da må en eksisterende boligeiendom også kunne defineres som bolig i Arealformål.

Skal Time Kommune holde alt areal øst for BK5/BK3 som LNFR område, ber vi om at grensen for dette (sammen med hensynssone for fremtidig omkjøringsvei) settes langs yttersiden av grensen/steingarden som går rundt eiendommen vår Frøylandsvegen 28, GNR 28 BNR 320, og IKKE inkluderer eiendommen vår - noe annet vil vi gjerne høre saklige argumenter for, om de finnes.

Innspill

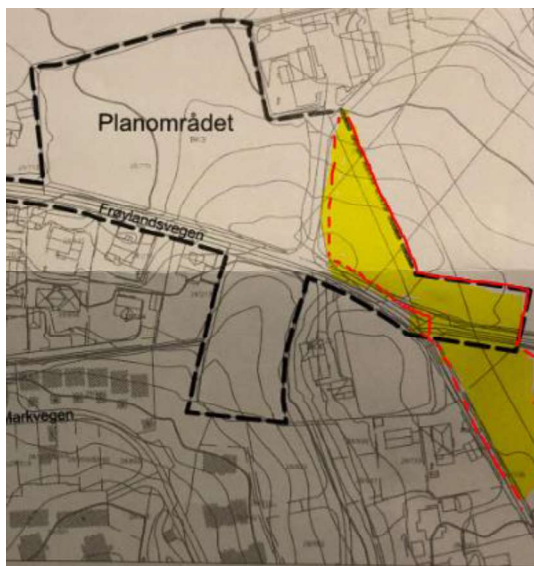
- Fortau: Det er veldig viktig at fortau etableres FØR utbygging begynner. Dette pga at Frøylandsvegen i dag er skolevei for små barn, og at å ferdes langs denne for de små med anleggstrafikk og uten fortau vil være uakseptabelt fra et sikkerhets-ståsted. Det vil i tilfelle resultere i saklig krav til Time Kommune om skoleskyss grunnet farlig skolevei.
- BK4: Vi ber Time Kommune (og utbygger) vurdere om hele BK4 bør tas med i planområdet hvis det først skal bygges ut, da det (BK4) står til nedfalls og representerer en ikke-uvesentlig HMS risiko for små barn som gjerne leker i nærområdet (Frøylandsparken ligger i umiddelbar nærhet). Her snakker vi om overgrodd og vanskjøttet mark (man skulle tro det var driveplikt på matjord i Time Kommune), vi snakker om et falleferdig hus, en falleferdig og til dels livsfarlig løe/redskapshus som absolutt ikke burde vært tillatt å stå i et område hvor man etablerer et familie/barnevennlig boligområde hvor små barn vil ferdes i lek. Barn har vært observert her og det er absolutt ikke heldig. Vi oppfordrer Time Kommune med HMS -stab og eventuelt brannvesen å foreta en befaring på stedet. Vennligst se bilde nedenfor av forslag til inkludering av hele BK4. Hvis man kan inkludere matjord i drift i utbygningsområdet, bør man bruke alle tilgjengelige midler for å inkludere det forfalne området BK4 også.



- Adkomst via Frøylandsvegen BK3: Vi noterer oss at BK3 får adkomst via Frøylandsvegen. Dette trenger ikke å være noe problem så lenge man får på plass fortau og i tillegg rydder opp i overgrodde busker og trær langs veien, manglende kantslått med mere og sørger for skikkelig standard et moderne boligområde verdig i 2022. Vi ber også Time Kommune om å inkludere Frøylandsvegen 28, GNR 28 BNR 320 sin adkomst via Frøylandsvegen slik som har vært tilfelle i over 50 år, og på sikt å stenge Frøylandsvegen ved nåværende sporsluse

øst for Frøylandsvegen 29-31, da dette har vist seg å være et velfungerende og trafiksikkert tiltak.

- Adkomst BK4/BK5 (via Markvegen): I den grad BK4 og BK5 skal detaljreguleres, ber vi om at adkomst her legges via Markvegen i den grad det er mulig. Dette da det vil falle seg naturlig da området vil bli som en forlengelse av Frøylandsparken.
- Detaljregulering – type bolig BK5: Vi vil gjerne se hvilke typer boliger som vil bli foreslått regulert inn i planområdet BK5. Her vil det være viktig å bygge ut langsiktig med (større) familieboliger hvor familier kan trives og bo over lengre tid, og som i tillegg passer naturlig inn i den spredte (enebolig) bebyggelsen som preger landskapet i dag (og har gjort i all den tid).
- Grønt-drag: Vi ser frem til å se oppdatert plankart som definerer med type boliger og grønt-drag. Jeg forstår at grønt-drag vil strekke seg mot vår eiendom Frøylandsvegen 28, GNR 28 BNR 320, noe vi synes er positivt, men vi noterer at planområdet strekker seg utenfor området som er markert i Kommuneplan av Juni 2021, i retning mot vår eiendom. Dette er nok et argument for å re-klassifisere vår eiendom som boligformål og ikke LNFR. Ber om at grønt-drag maksimeres innenfor rammene øst i BK3 og i tillegg fortsetter videre langs vestaksen i BK5 så langt som mulig. Se illustrasjon nedenfor med forslag (BK3 øst + nord-vest flik av BK5 markert i gult)



- Strømhus/ Lyse-bredbånd: Vi ber om at det koordineres med Lyse for opplegg av bredbånd/fiberkabel frem til eksisterende husstander i sammenheng med opparbeidelsen av BK3 og fortau.

Avslutningsvis vil vi oppsummere følgende;

- Time Kommune bes om å vennligst fjerne LNFR markering som arealformål for Frøylandsvegen 28, GNR 28 BNR 320, da dette er en eksisterende boligeiendom og ikke LNFR område (ref grenser til BK3, BK4 og BK5 som alle er definert som boligformål, men det er kun vår eiendom GNR 28 BNR 320 som faktisk i dag er en boligeiendom)
- Fortau må på plass FØR utbygning starter, og grønt-drag bør maksimeres både i bredde og lengde for å ivareta trivsel og områdets naturlige og landlige preg Her må Time Kommune og utbygger se dette i sammenheng med mulig BK5 og planlegge grønt-drag ut i fra det.

- BK4 bør saneres og inkluderes i sin helhet i planområdet for å bidra i spleiselaget, i tillegg for å løfte området til den standarden det fortjener, og ikke minst å unngå å ha en falleferdig og til dels helsefarlig/ikke-barnevennlig eiendom til nedfalls midt i det nye boligområdet

Ser frem til videre innsyn i planarbeid og detaljreguleringen og håper at våre innspill blir tatt med og hørt.

Med vennlig hilsen

Jens R.Thomassen & Karen K. Thomassen

Frøylandsvegen 28

GNR 28 BNR 320

Jorunn Laulund og Brian Aasland
Åslandsvegen 364
4355 Kvernaland

Time Kommune Postboks
Postboks 38
4390 Bryne

Åsland 23. desember 2021

Planprogram for Orstad-Nord, Kalberg-Frøyland-Kvernaland, samt omkjøringsveg om Kvernaland

Vi gir følgende merknader til dette planprogrammet som grunneiere av gården 31/2 på Åsland. Deler av gården vår, det området som ligger mellom Åslandsvegen og Skrebergvegen, er innenfor analysegrensene for dette planprogrammet.

Analysegrense, hva betyr det egentlig? Hvilke konsekvenser vil det få for oss som grunneiere? Denne analysegrensen er stort sett blitt trukket langs eksisterende vegnett. Fra Kvernelandsvegen, Fjermestadvegen, Skrebergvegen og Åslandsvegen. Vi fikk vite om dette via Jærbladet. Hvorfor har vi ikke fått denne informasjon tidligere?

Time kommune skriver at viktige utredningstemaer vil være «Midlertidige adkomstveier i byggetiden». Planlegger Time kommune utbygging før ny omkjøringsveg er på plass? Det vil få store negative konsekvenser for oss som driver gårdsbruk. Allerede i dag er det stor økning i anleggstrafikk på grunn av bygging av ny trafostasjon på Kalberg og ny vannledning på Fjermestad. Videre utbygging vil føre til enda større anleggstrafikk. Åslandsvegen deler gården vår i to og det å krysse denne vegen med traktor er en utfordring allerede i dag.

Hvorfor utarbeider Time kommune en egen modell, «Timemodellen»? Hvorfor slik hast? Time kommune skriver at bruken av «Timemodellen» er et formelt avvik fra kravet om en felles områdeplan for dette planlagte utbyggingsområde. Dette avviket innebærer at det, i de videre detaljreguleringsarbeidene, må søkes om dispensasjon. Dette fremstår veldig uklart. Hvilke konsekvenser har det?

Hvor mye belastning skal det samme lokalsamfunn tåle? En ny gigantisk trafostasjon er under bygging. Mange nye luftspenn til og fra den trafoen vil bli bygget. Tidligere ble vann- og gassledninger lagt gjennom dette samme landskapsområdet. Nå blir en ny stor vannledning til Stavanger ført gjennom det samme området med de ulempene det har. Alt dette fører til mer støy og mer anleggstrafikk. Alle disse utbyggingsprosjektene er en belastning for vårt lokalsamfunn, vi opplever stor slitasje i forhold til all denne utbyggingsaktivitet. Nå planlegger Time kommune mye mer utbygging til kraftintensiv industri med alle ulemper det medfører.

Vi er bekymret for framtiden. Hvordan vil det bli å bo og arbeide i dette området som er truet av store utbyggingsprosjekter? Hvordan vil det bli for neste generasjon som skal drive med jordbruk her? Vi er redde for at det blir for vanskelig og til slutt umulig å drive gårdsdriften videre.

Med vennlig hilsen

Jorunn Laulund og Brian Aasland

Time kommune,
Postboks 38,
4390 Bryne

post@time.kommune.no

INNSPILL TIL PLANGROGRAN

Prosjekt: Gnr. 28 Bnr. 1 og 6, Fjermestad, Time kommune
Sak: Innspill til planprogram
Dato: 17.12.2021

Henviser til varsel oppstart av planprogram for området med krav om felles planlegging i området Orstad-Nord, Kalberg-Frøyland-Kvernaland, jf. KP 2018-2030 Arealdelen med Planprogram for Kalberg og Fjermestad. Høringsfrist 24.12.2021.

Som grunneiere av Gnr. 28 Bnr. 1 og 6 ønsker vi å fremme et innspill i forbindelse med omkjøringsveien. Vi er opptatt at minst mulig matjord skal berøres, samt at matjordområde ikke skal splittes. Vi er ellers positive til at Kvernaland endelig skal få en omkjøringsvei.

Vårt forslag innebærer at veien trekkes østover i forhold til kommuneplanen, og vil etter vår vurdering gi følgende fordeler:

- redusere arealet for tapt matjord, samt å unngå splitting av jord.
- redusere ulemper for boligområde
- kortere vei mellom rundkjøring og nytt næringsområde NK4
- mulighet for boligfortetting i restareal
- bedre stigningsforhold mellom tunnelinnslag og Fjermestadveien

Vi anbefaler at vårt forslag utredes videre, og at avsatt planområde utvides, slik at vårt forslag inngår i videre planarbeid.

Grunneier 28/6

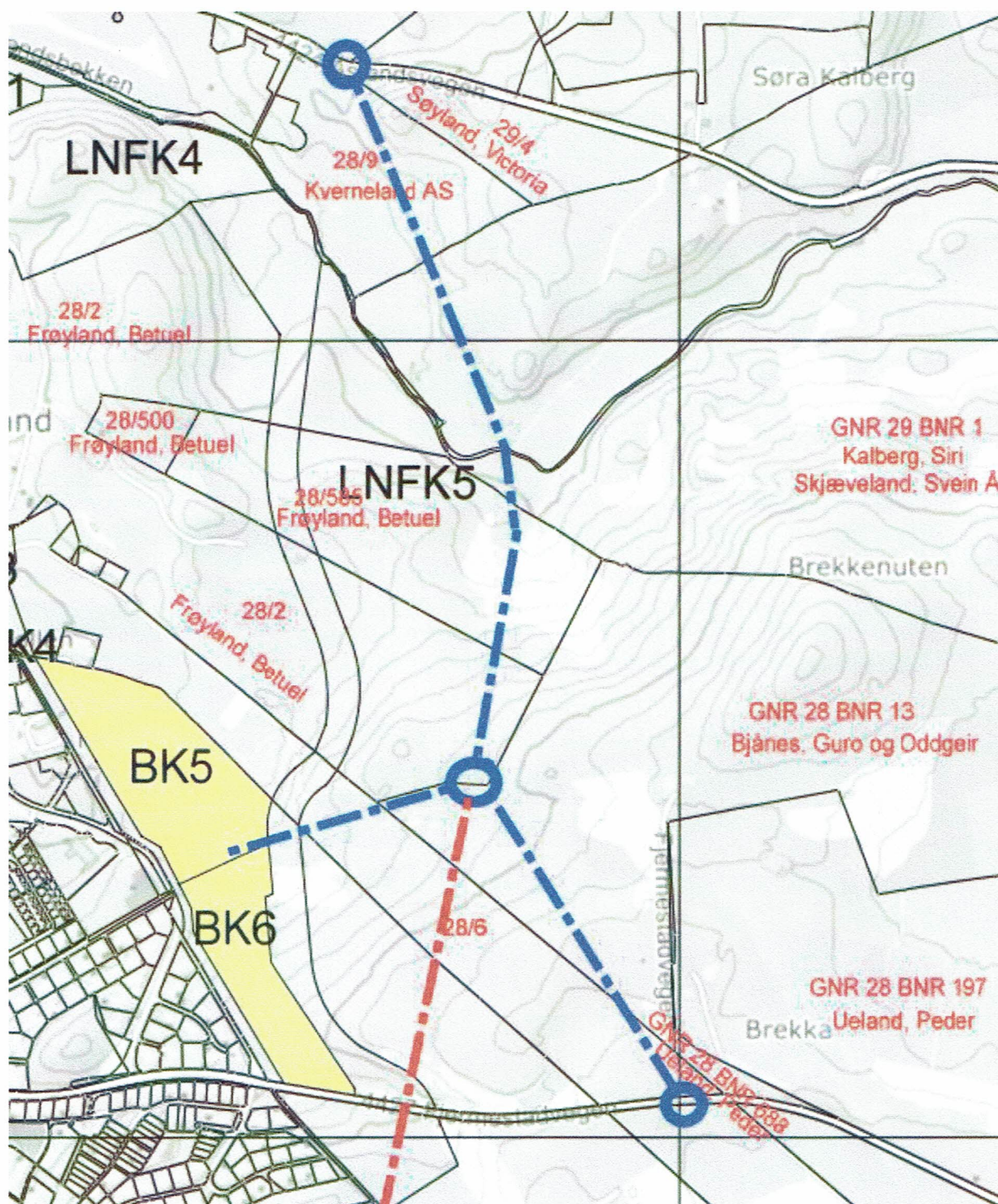
Ove Ingvarlsen *Ove Ingvarlsen*
Ove Åge Ingvarlsen

Grunneier 28/1

Gunnar Vestly

Vedlegg: Kartvedlegg

Forslag til ny trase for omkjøringsvei mellom Åsenveien og Fjermestadveien



Uttaler til planvarselet
Oppstart videre planprosess
Kalberg-Kverneland
Dialogmøte 7. 12.2021

Kverneland
22/12-21

Kommentar til omkjøringsveg fra Victoria Søyland gr.nr29 b.nr4 og Else Vagle gr.29 b.nr2

Når vegen vil krysse vår eiendommer lurer vi på:

Vil det bli anlagt undergang for sykkelsti og ku undergang.

Ingen av de 3 eiendommene på Sørå Kalberg har offentlig vann og kloakk, vil det blitt tatt hensyn til dette ved eventuelt senere kryssing av omkjøringsvegen.

Det er ikke tilrettelagt for bredbånd som kan komme i konflikt med vegen når det skal graves for dette.

Vil og bemerke at vi ser at vegen er lagt rundt Revholen.

Revholen er ikke fredet og vi ønsker å ta ut massene som denne inneholder. Med det vil det være mulig å rette ut vegen på strekningen i dette området.

Mvh

Stein Søyland

For Victoria Søyland gr.nr29 b.nr4 og Else Vagle gr.29 b.nr2

Fra: Stian Lode <stian.lode@gmail.com>
Sendt: fredag 24. desember 2021 16:20
Til: Post@Time.kommune.no
Emne: Innspill til kommunestyret ang. utbygging, omkjøringsvei og "Timemodellen"

Omkjøringsvei er ikke noe de fleste kvernalandbuer er interessert i (eller vil dra nytte av). En omkjøringsvei vil gi mer trafikk, mer lyd- og luftforurensing, og ødelegge de turområder og omgivelser som vi setter så umåtelig pris på her. Utbedringer av trafikkavviklingen gjennom Bryne, forbi M44, ville åpenbart hatt større effekt på trafikken gjennom Kvernaland enn en eventuell omkjøringsvei.

Kvernaland og Orstad har allerede vært offer for utbygging av industri i mange tiår, og dette er noe innbyggerne har betalt dyrt for i form av forurensing, ødeleggelse av naturområder, støv og støy. De eksisterende utbyggingene merkes allerede godt, og vi trenger ikke gjøre det verre med å bygge ned resten av de grønne lungene vi har. Time kommune har som vi har sett ikke en gang klart å spare Kalbergskogen, midt i hjertet av området.

De økologiske og samfunnsmessige konsekvensene er helt klart ikke tatt hensyn til i denne prosessen til tross for at de er grundig belyst. Prosessen bærer preg av å være skapt og drevet av sterke økonomiske interesser med liten omtanke for innbyggerne som betaler prisen. Dette har innbyggerne i Time gjennomskuet og reagert på.

Prosessen og interessene bak den fremstår på innbyggerne på Kvernaland som noe man kunne sett i Flåklypa. Industriutbyggingen, omkjøringsveien og timemodellen vil for evig stå som et skrekkeeksempel på hvor galt det kan gå når grådighet får regjere. Man kan bare håpe at neste styre får omgjort vedtakene.

Mvh,
Stian Lode

Terje Orstad
Orstadvegen 271
4353 Klepp stasjon
Norge
terjeorstad@gmail.com

859223672
TIME KOMMUNE
Postboks 38
4349 BRYNE

Dato:23.12.2021

Kalberg UtvikliNg AS Planarbeid for Kaldberg/ Orstad Nord

Viser til brev av 25. 11. 2021 ang. varsel om oppstart planprogram for Orstad—Nord, Kaldberg--Kverneland

Eg bur på Orstad gr.nr.9/104,81 og blir sterkt råka av desse planane. Den trafikken Kverneland klager så mykje på får eg nå over min eigedom.Dette blir svært belstande og det reduserer verdien på eigedomen min.

Det er fleire alternativ for denne vegen,men blir trasevalget på min eigedom forventar eg de tek omsyn til problema eg får.Gjennom fleire tiår har eg hatt mykje meir annleggstrafikk tett på hus og hage enn folk på Kverneland nokon

gong har prøva. Når det nå blir dobbelt og kanskje tre dobbelt så mange passeringar pr.døgn blir det dramatisk dårlig for meg.

Viss vegen skal leggjast på min eigedom må den leggjast nederst på br.nr.104 Då går det med minst areal . Skogen har gamle og unge tre , eik og andre varmekjære lauvtre , dvs.eit stort biologisk mangfald av planter og insekter det er viktig å ta vare på. Eg må også ha støyskjerm langs heile eigedomen for å få nokolunde levelige forhold for meg og dei som leiger stall av meg . Lysmaster vil eg ikkje ha

Adkomsten til eigedomen vil eg behalda slik den er i dag p.g.a den fungerer bra,og då bygg vi ikkje ned den dyrka jorda mi.

Andre alternativ er mot Bråstein eller ned mot rundkjøringa ved Holy Riders . Veg fram til Bråstein og ny bru der , fordi den som er i dag er midlertidig og lagt ned av forsvaret, så det trengst ny bru der . Deretter direkte forbindelse til E 39. Dette er betre enn fire- felts veg . Trafikken hadde då også gått utanom Ganddal som i dag har meir trafikk enn Kverneland.

Å leggja èin firefelts veg over Kaldberg og min eigedom gir ikkje noko meining . Fylkesveg 505 er to-felts veg og den kommunale vegen fram til 505 er to- felts . Det å forbruka så mykje jord på fire-felt er då feil.

Leggja vegen i retning mot Holy Riders og rundkjøringa der,er også ei løysing . Då kjem heller ikkje vegen i konflikt me dei store massedeponia som ligg i trasse området ned mot meg. Her er det også nedgrave søppel som då må fjernast.

Ved den første vegbygginga gav eg ifrå meg ca. 10% av jorda ,og ved å leggja vegen på det lågaste strekket på b.nr. 104 blir vegbygginga billigare, og vi sparer jord og miljø Treffikkbelastninga for oss som bur og driv her blir midre. Det blir også mindre å betala erstatning for.

Forventar ein samanhengande god dialog dersom vegen kjem på min eigedom ,slik att vi får levelege bu og drive forhold . Og att verdien på eigedomen ikkje blir for mykje redusert.

Helsing

Terje Orstad